ARIPI ROMÂNEȘTI



Director, C-dor av. rt
AL. DEMETRESC

2 9

NUL II, Nr. 40
MAI 1943

M. S. REGELE MIHAI I

(Foto Ministerul Propagandei)

ZECE MAI

ISTORIA modernă a României este caracterizată prin câteva evenimente însemnate ce au marcat evoluţia statului nostru naţional în timp şi în spaţiu.

Ziua de 10 Mai ne aminteşte câteva din aceste evenimente:

Venirea în ţară a principelui Carol, în 1866, atunci când mica Românie era încă sub suzeranitatea nominală a imperiului otoman; proclamarea independenţei şi a regalităţii.

Ce a însemnat venirea în ţară a tânărului principe german Carol de Hohenzollern, ca domnitor al Românilor?

Nu numai o nouă domnie, ci şi începutul unei epoci de renaştere naţională şi culturală. In 1866 un ziar austriac a cerut guvernului să ia măsuri împotriva cărturarilor şi preoţilor români din Bucovina ce aparţinea imperiului habsburgic, pentru că au trimis o telegramă omagială noului domn, Carol I, considerat a fi „Domnul tuturor Românilor". In acelaş an s'a reprezentat la Teatrul Naţional din Bucureşti, în prezenţa domnitorului Carol, o piesă în care eroul era Mihai Viteazul.

Cu prilejul acelei reprezentaţii, principele Carol a fost obiectul unei călduroase manifestaţii cu o adâncă semnificaţie naţională şi politică. Când a isbucnit războiul în Balcani, în 1877 şi armata noastră a trecut Dunărea, numeroşi tineri români din Transilvania, Banat, Bucovina şi din valea Timocului, refugiaţi în Ţara noastră, au cerut să ia parte şi ei la acel război pentru independenţă.

Guvernatorul de atunci al Bucovinei a cerut printr'o adresă, la 27 Mai 1877, rectorului Universităţii din Cernăuţi, să ia măsuri disciplinare împotriva studenţilor români, care agitau chestia naţională şi voiau să treacă în România, spre a se înrola ca voluntari în armata română.

Când s'a răspândit apoi peste Carpaţi vestea victoriilor câştigate de dorobanţii noştri la Griviţa şi Plevna, Românii din Transilvania au sărbătorit acele victorii ce însemnau pentru dânşii apropierea unor vremuri mai bune pentru întregul neam românesc. *„Colo 'n Plevna în redută"* era cântecul popular al tineretului român de peste Carpaţi. Cu acelaş entusiasm şi cu aceeaş înţelegere adâncă a faptelor istorice, Românii de pretutindeni au salutat ziua de 10 Mai 1883, când s'a proclamat independenţa şi domnitorul Carol a devenit rege al României libere. Cu instinctul naţional ce nu se înşeală niciodată, ei au întrevăzut viitorul şi au dat înţelesul cuvenit acelor acte istorice, care au deschis căile spre înfăptuirea aspiraţiilor noastre naţionale fireşti.

Acelaş instinct naţional, sub forma imperativă, a determinat pe Români să ridice iarăşi armele, în vara anului 1941, ca să libereze provinciile cotropite de duşmanul de la răsărit, — Bucovina de Nord şi Basarabia — şi să lupte alături de marii lor aliaţi, Germania şi Italia, pentru a p ă r a r e a civilizaţiei şi a creştinătăţii; ca şi pentru o Românie Nouă ce'şi va putea îndeplini misiunea sa în aceste părţi ale Europei, ca păzitoare a ordinei şi a păcii.

Poporul român, conştient de cele ce îi impune datoria în aceste vremuri de grele încercări şi interesele sale superioare naţionale; încrezător în izbânda ce va încorona sforţările şi sacrificiile fiilor săi, rămâne strâns unit în jurul drapelului ţării, al M. S. Regelui Mihai şi al Conducătorului statului român, Mareşalul Ion Antonescu, căci numai aşa va învinge.

„ARIPI ROMÂNEŞTI"

ARIPI R



Cercetarea clişeelor fotografice luate în misiune la inamic, înainte de a se multiplica (S. M. P.)

Frăţie de aripi (S. M. P.)





Impachetarea paraşutei (S. M. P.—P. K.)





Stabilirea drumului înainte de a porni în misiune (S. M. P.—P. K.)

…MANEŞTI ÎN LUPTĂ

ADEVĂRUL NU SE SPUNE ÎN ŞOAPTE. DECI: CINE PLEACĂ URECHEA LA ŞOAPTE, ACELA AUDE NUMAI MINCIUNI





Gata de decolare în orice clipă
(S. M. P.—P. K.)

Misiunea s'a sfârşit
(S. M. P.)

Şcoala de radiotelegrafişti
(S. M. P.—P. K.)





Se apropie obiectivul. Atenţie la aparatele de orientare!...
(S. M. P.—P. K.)

Buna dispoziţie este caracteristica sburătorilor noştri
(S. M. P.—Petre Stere)



Avioane de recunoaştere româneşti pe frontul de Est
(S. M. P.—P. K.)



CRONICA RĂZBOIULUI AERIAN

de Romulus Seișanu

Operațiunile în cursul lunii Aprilie 1943

IN cursul lunei Aprilie 1943 războiul aerian a trecut pe planul întâi, căci el s'a desfășurat pe spații foarte mari și s'a caracterizat prin operațiuni ofensive și defensive, la care au luat parte formațiuni puternice de avioane de bombardament, de luptă și de vânătoare; pe când operațiunile trupelor de uscat și navale au fost mai reduse, ba pe unele teatre de război—cum este chiar cel principal din Europa orientală—aproape au încetat.

Dacă operațiunile aeriene le putem împărți în ofensive și defensive, aceasta nu înseamnă că unii dintre beligeranți ar fi aplicat doctrina ofensivă, iar alții, doctrina defensivă. Dacă în timp de pace aceste două doctrine s'au înfruntat, opunându-se prea radical una împotriva alteia, în cursul războiului actual, ele apar combinate, sau alternează, după împrejurări și necesități de ordin operativ, sau după considerațiuni speculative de ordin psihologic.

Ocupându-se de cele două doctrine, Pierre Faure scria în 1938 într'un remarcabil articol publicat în *„Revue de Paris"*.

„Una, dă acțiunei defensive un loc important și în ceia ce privește arma aeriană, implică o aviație de vânătoare numeroasă, destinată să oprească incursiunile aeriene eventuale în *toată măsura posibilă*.

Cealaltă recunoaște ofensivei o eficacitate superioară, capabilă să influențeze mai bine decisiunea și presupune o aviație puternică de bombardament. Dincolo de problema aeriană și de problema tehnică și industrială aeronautică se ridică datele generale și permanente ale acțiunii militare. E vorba de a ști dacă războiul, când e impus unui popor, trebue să consiste în rezistența cât mai mult timp posibil atacurilor inamice, sau dacă scopul final, unic, trebue să fie victoria. „ Eu nu vă sfătuesc pacea, ci victoria", a scris Nietzsche. In ce privește războiul aerian, aș vrea să dovedesc astăzi, că din punctul de vedere spiritual, precum și din punctul de vedere material, teoria defensivă nu se poate susține. Fie că e vorba de sport, sau de război, numai ofensiva poate da victoria"...

In domeniul aeronautic, tot așa Pierre Faure și împreună cu el și alții, care au tratat aceiași problemă, dacă au ales între cele două doctrine ce se înfruntau, doctrina ofensivă, au avut dreptate, căci arma aviației este prin excelență ofensivă și contraofensivă. De aceia în actualul război toți beligeranții o aplică dar în măsura posibilităților, după cerințele tactice și strategice ale operațiunilor combinate. In asemenea condiții se poate ca ofensiva să fie combinată cu defensiva. Totuși, ofensiva este aceia care primează,—ofensiva cu caracter militar și în scop militar.

Ce se poate constata în cursul operațiunilor aeriene dintre 1 Aprilie și 1 Mai 1943?...

Că puterile axei au continuat să aplice doctrina ofensivă în scop militar și doctrina defensivă, pentru apărarea împotriva atacurilor aeriene „teroriste" inamice cu obiective civile; iar puterile anglo-americane au pus accentul mai mult pe acțiunea ofensivă „teroristă" și in al doilea rând pe acțiunea normală ofensivă militară.

Cu alte cuvinte pe când puterile axei înțeleg să aplice doctrina ofensivă vizând obiective cu caracter definit militar puterile anglo-americane înțeleg să aplice aceiaș doctrină mai mult în scop terorist fără restricții, vizând obiective cu caracter definit civil: orașe deschise cu edificiile, casele și monumentele lor istorice și artistice și cu populația lor civilă.



> *„Nimic nu ar opri bolșevismul în „marș, dacă Germania și aliații ei „ar pierde bătălia din Est.*
>
> (Paul Creyssel)

In cursul lunei trecute formațiunile de bombardament britanice și adesea ori și cele americane, au întreprins repetate atacuri teroriste împotriva obiectivelor civile din Germania, Olanda, Belgia, Franța, Italia. Ele au atacat în Germania orașele Berlin, Brema, Duisburg, Muelheim, Oberhausen, Stettin, Rostock, ș. a. provocând — după rapoartele germane — grave avarii spitalelor, edificiilor publice și cartierelor locuite. Deși apărarea germană foarte puternică a împiedicat o concentrare a atacului inamic pe un spațiu restrâns, totuși felul cum s'a desfășurat acest atac a dovedit intenția inamicului de a-l concentra împotriva cartierelor de locuințe. El confirmă caracterul terorist al bombardamentelor de noapte britanice.

In Italia de sud și în insulele sale mai numeroase au fost atacurile inamice împotriva obiectivelor civile, de cât cele împotriva obiectivelor militare.

In Sicilia, avioanele americane cu patru motoare au făcut o incursiune în împrejurimile orașului Cagliari, în noaptea de 27 Aprilie—; iar în Italia de sud avioanele de bombardament britanice și americane tot cu patru motoare și cu o rază mare de acțiune au atacat de două ori orașul și portul Napoli, orașele Marsale, Potzala și alte localități. Intr'un orășel din Calabria —după un raport italian—avioanele britanice în sbor razant au mitraliat populația ce se afla pe străzi și în piețele publice; iar în câteva localități s'au găsit creioane încărcate cu materii explozive aruncate din avioanele inamice.

In Franța au fost bombardate porturile Cherbourg, de pe coasta Canalului Mânecii, Lorient și Rochefort, de pe coasta Atlanticului cu toate că ele nu sunt arsenale navale și alte orașe. In Belgia și Olanda s'au făcut mai multe incursiuni de către aviația britanică; ca și în regiunea Mării Baltice.

In noaptea de 28—29 Aprilie o parte din avioanele britanice au trecut marea Baltică în Suedia și au aruncat bombe asupra orașului Karlskrone. In cursul operațiilor în stil mare din zona Mării Baltice formațiunile aeriene britanice au pierdut 23 de bombardiere, după un comunicat din Londra.

Pierderile medii ale aviației britanice se cifrează la 10% din formațiunile de atac ce au operat deasupra solului Germaniei.









Forțele aeriene britanice din Africa de Nord au bombardat în cursul lunei trecute pozițiile ocupate de trupele germane și italiene în spațiul capului de pod din Tunisia; precum și baza navală Bizerta și orașul Tunis și nodurile de comunicații Medjez-el-Bab și Pont du Fahs; iar formațiunile de bombardiere britanice din Algeria și din insula Malta au întreprins repetate atacuri împotriva convoiurilor italiene din Mediterana, ca și a diverselor obiective din insulele Sicilia, Lampeduza și Sardinia.

Aviația germană și italiană a desfășurat o întinsă activitate, atât în zona frontului oriental și în spatele frontului inamic; cât și în zona capului de pod din Tunisia, în spațiul mării Negre (bazinul oriental), al mării Mediterane, al Atlanticului și al Oceanului Inghețat de nord. Pe frontul de sud oriental au continuat activitatea lor și formațiunile aeriene românești cu bune rezultate militare.

Semnalându-se concentrări importante de trupe sovietice în spațiul de la vest de Krasnodar din apropierea capului de pod Cuban, puternice formațiuni aeriene germane și-au făcut apariția în zilele de 20 și 21 Aprilie de-asupra acelui spațiu și au bombardat cu mare eficacitate trupele inamice și materialul lor de războí. In cursul luptelor aeriene de la vest de Krasnodar din acele zile au fost doborîte un număr de peste 90 de aparate inamice. (Sovietele au recunoscut numai 42 de aparate doborîte de avioanele germane). In luptele aeriene ce s'au dat în regiunea Cubanului între 1—29 Aprilie, 611 avioane sovietice, majoritatea de vânătoare și celelalte Tip „Stormovic" au fost doborîte.

In cursul nopței de 12—13 Aprilie o escadrilă sovietică a făcut un raid împotriva orașului german Königsberg urmat de un al doilea atac în noaptea de 13—14 Aprilie. Orașul german Tilsit a fost și el bombardat de avioane sovietice în noaptea de 21 Aprilie.

Avioanele germane și italiene au luat parte și la câteva lupte aero-navale în canalul Mânecii și în marea Mediterană. In Birmania de nord, în China de sud și în spațiul Pacificului s'au dat mai multe lupte aeriene între formațiunile japoneze și cele anglo-americane.

O pierdere simțitoare a suferit flota și aviația nord-americană prin torpilarea și scufundarea vasului port-avion „Ranger" în largul Oceanului Atlantic de către un submarin german. „Ranger" a avut un tonaj de peste 12.000 tone și pe platforma sa se aflau 50—60 de avioane. Cu toate că port-avionul „Ranger" naviga cu o viteză de 55 km. pe oră și era protejat de mai multe contra-torpiloare și avioane, submarinul german l-a atacat și torpilat.

In urma sentinței de condamnare la moarte pronunțată de justiția militară japoneză împotriva câtorva aviatori americani, care au luat parte cu aparatele lor la atacul aerian din Decembrie 1941 împotriva orașului Tokio, s'a pus în discuție problema de drept a responsabilității aviatorilor ce întreprind atacuri contra obiectivelor civile în legătură cu aceea a războiului aerian fără restricții.

„Cine pune stavilă zvonului, pune „cătușe trădării".



Sentința dată de justiția japoneză s'a bazat atât pe considerente de ordin umanitar, cât și pe dispozițiile art. 22 din convenția internațională dela Haga, care interzice atacurile împotriva orașelor deschise și a populațiunii civile ne-combatante.

ROMULUS SEIȘANU





Ducele decorează pe unul din bravii sburători italieni. La stânga: generalul av. Aldo Urbani, comandantul Aeronauticei din Sardinia



Al Colonnello Alessandro Dumitrescu, in ricordo della sua visita all'aeronautica della Sardegna, con vivissimo cameratismo e profonda simpatia

Generale Aldo Urbani

Cagliari 21 marzo XXI

Generalul av. Aldo Urbani, comandantul Aeronauticei din Sardinia

SBURĂTORII ITA



Lt. av. Pucci — Lt. av. Bruscoli, piloți de aerotorpiloare, având la activul lor nenumărate vase anglo-americane scufundate



Un grup de sburători italieni ai Aeronauticei din Sardinia



Generalul av. Cappi, comandantul unei mari unități de aviație aflată pe frontul mediteranean



Colonelul av. Remondino, as de război și tânărul comandant al unei brave flotile de vânătoare



Colonelul av. Perucatti, din aviația de bombardament italiană

IEI IN LUPTA

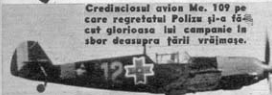


Locot. av. Massimiliano de Windisch—Gratz



Generalul av. Virgilio Sala, care pilotează și în prezent în mod efectiv avioane trimotoare de bombardament

Locotenentul aviator Nicu Polizu


Credinciosul avion Me. 109 pe care regretatul Polizu şi-a făcut glorioasa lui campanie în sbor deasupra ţării vrăjmaşe.



Din îndepărtatul front — acolo unde se plămădeşte viaţa nouă şi dreaptă a ţării noastre — ne vine dureroasa ştire că Locotenentul de rezervă aviator Niculae Polizu a căzut în timpul executării unei misiuni, doborît de proectilele artileriei antiaeriene bolşevice.

Aflat dela începutul războiului pe front în grupul comandorului Popişteanu, luând parte la toate glorioasele acţiuni ale acestei unităţi, Lt. Nicu Polizu a dat o neclintită dovadă de înaltele sale sentimente de român şi de minunate calităţi de luptător aerian.

Pilot de vânătoare de cea mai înaltă clasă, scânteetor şi precis în tirul mitralierelor sale, Nicu Polizu — brav între bravi — a doborît peste 10 avioane bolşevice, a luat parte la majoritatea atacurilor la sol — acţiunea cea mai grea şi mai primejdioasă a aviaţiei de vânătoare — şi a făcut parte din mai toate misiunile de însoţire şi apărare ale formaţiunilor noastre de bombardament.

Pentru excepţionalele sale merite de război — dovedite încă din 1940 când a doborît, în colţul de Est al ţării, un inamic aerian — a fost distins cu „Mihai Viteazul", „Virtutea Aeronautică" în gradul de cavaler şi „Crucea de Fier" germană.

Nu este puţin lucru ca la aproape 40 de ani—cât avea Polizu—să fii atât de brav şi încărcat de glorie şi totuşi atât de modest — dar veşnic primul la datorie — cum a fost el!

Deşi ar fi putut — de pe urma faptelor sale din p r i [illegible] a parte a r ă z b o i u l u i sfânt, a [illegible]ratei şi a funcţiunei ce ocupa în viaţa civilă— să se m o b i l i z e z e pe loc, Nicu Polizu a preferat lupta bărbătească a frontului şi legăturile curate şi sublime ale camarazilor sburători!

Este un înalt exemplu pe care acest cavaler al aerului românesc îl lasă moştenire unei întregi generaţii de tineri, un îndemn pentru viitor, un semn de onoare pentru sburătorii şi dragii lui camarazi!

Regrete? Sunt unanime! Căci nu cred să existe un român, care la auzul faptelor de arme ale lui Nicu Polizu să rămână indiferenţ şi nici prieteni sau camarazi de luptă cari să nu lăcrimeze azi şi să nu-i închidă mâine chipul într'o pioasă şi neuitată amintire!

Un erou român a căzut în luptă! Escadrila „Polizu" îl va răzbuna!

AL. DEM.

Lt. Polizu, Cpt. State~~scu~~, Lt. Agarici, în repaos.




M. S. Regele decorând cu ordinul „Mihai Viteazul" pe Locot. Polizu în Noembrie 1941.

Polizu, Vintilă Brătianu şi Kuki Sculy, trei bravi sburători între misiuni.



(9 AGARICI

Bombardamente cu 1000 avioane

RAIDURI de bombardament de câte 2—300 de avioane au fost fapte curente în acest războiu, efectuate atât de către englezi cât în special de către strălucita aviaţie a Axei.

Dacă la realizarea unui asemenea raid greutăţile sunt de un ordin oarecare, atacurile de 500 până la 1000 de avioane, — cari nu sunt de domeniul irealizabilului, având convingerea că până la sfârşitul războiului ele se vor produce de o parte sau alta — vor avea de întâmpinat dificultăţi extraordinar de mari, dar pe cari comandantul forţelor aeriene va fi hotărît — şi va reuşi — să le învingă.

Problemele ce i se pun la primirea acestui ordin de expediţie, sunt următoarele:

1) Reunirea materialului disponibil, fapt ce nu este uşor chiar pentru o aviaţie puternică.

2) Fixarea datei la care va avea loc expediţia în raport cu condiţiile meteorologice cele mai importante şi care necesită în prealabil un serios şi amănunţit studiu, cu atât mai mult cu cât asemenea raiduri se execută în special pe timpul nopţii.

3) Fixarea orariului care este una din lucrările cele mai complicate şi mai delicate.

Intr'adevăr nu se vor afla uşor — oricât de puternică ar fi acea aviaţie — 1000 de avioane de acelaş tip având aceiaşi medie de viteză şi în al doilea rând nici posibilitatea de a decola toate de pe un acelaş aerodrom.

De aceia, la fixarea orariului se ţine seama:

— de viteza diferitelor escadrile,

— de lungimea parcursului ce fiecare va trebui să străbată,

— de regimul vânturilor întâlnite de escadrile, şi care va fi diferit, ţinând seama că fiecare pleacă de pe un alt aerodrom, se îndreaptă către acelaş punct, străbătând parcursuri convergente; valurile de bombardiere urmând a se succeda asupra obiectivului la intervale regulate şi foarte apropiate, este dela sine înţeles că cea mai mică eroare în calcule şi în executare poate provoca dezastre.

Să presupunem că toate detaliile şi calculele au fost precis făcute şi că se dispune de 900 bimotoare mijlocii — putând lua câte 1500 kgr. bombe pentru o rază de acţiune de 750 km. (1500 km. dus şi întors) — şi de 100 patru-motoare, putând lua câte 5000 kgr. bombe pe acelaş parcurs. Aceste cifre le considerăm ca medii pentrucă unele avioane — după cum s'a arătat mai sus — vor parcurge 800—1000 km., altele peste 2000, după punctul de plecare al fiecăruia.

> „Barbaria comunistă — dacă ea ar
> „triumfa — ar distruge pentru tot-
> „deauna civilizaţia şi independenţa
> „noastră naţională"!
>
> (Mareşalul PÉTAIN)

Se întrunesc şefii de bord şi de escadrile pentru detaliile operaţiunei dar în special pentru expunerea planului de manevră. Astfel, o formaţie uşoară va pleca înainte determinând — după reacţiunile apărării — cea mai bună altitudine şi direcţie de atac, comunicându-le imediat şefilor de escadrile cari, deja în sbor, vor acţiona în consecinţă.

Apoi — tot la acea întrunire — se precizează punctele unde diferitele elemente ale escadrilelor se vor întâlni, precum şi minutul prevăzut pentru această întâlnire în întunecoasa întindere a cerului.

Problema generală a navigaţiei va fi rezolvată în apropierea obiectivului prin rachete luminoase şi bombe incendiare, aruncate de primele avioane.

Odată toate aceste detalii precizate se trece la preparativele expediţiunii, pentru a cărei executare trebuesc:

a) 1.496.000 litri de benzină ţinând seamă de cele 2200 de motoare consumând în medie 170 litri pe oră fiecare.

b) 4500 sburători (piloţi, şefi de bord, mitraliori, radio, mecanici) ţinând seamă că pentru un bimotor este necesar un minim de 4 oameni iar pentru patru-motoare nouă sau zece.

c) 1.850.000 kgr. bombe — 1850 de tone explosiv. — Pentru o distanţă de 1500 km. dus şi întors, raidul va dura cca. 4 ore — ţinând seamă de ocolurile impuse şi obligatorii — dar viteza de crucieră 400 km. pe oră.

. . . .

după EMILE SÉVERAC

Autorul unui articol asupra bombardamentelor masive, apărut în ziarul „Figaro".


Breaza


pecție la centrul Breaza

Munca tineretului ro

IN marea acțiune de reorganizare a Statului român, pornită de Mareşalul Antonescu, Conducătorul Statului, în Aprilie 1941, au fost puse bazele Organizației „Munca Tineretului Român", — care este c o n d u s ă de un Comandant, ales dintre Generalii activi ai țării.

După cum reiese din titulatura sa, scopul Organizației e pur educativ, Munca Tineretului Român urmând a desăvârşi:

— Pregătirea tinerilor români, pentru viața obştească, în ideia Statului etnic național;

— Desvoltarea sentimentului de solidaritate națională;

— Dobândirea unei adevărate concepții despre muncă, prin prețuirea muncii manuale şi intelectuale, deopotrivă;

— Dobândirea cunoştințelor militare elementare şi

— Educația fizică.

Pentru realizarea acestor puncte, Organizația „Munca Tineretului Român" înglobează pe toți tinerii, apți a satisface serviciul militar, timp de 6 l u n i, — premergătoare milităriei, — în tabere bine organizate, unde instructorii speciali pregătiți îi formează şi îndoctrinează în spiritul constructiv ce stă la baza „Muncii Tineretului Român". E o datorie de onoare pentru orice tânăr român, să muncească 6 luni pentru Patrie.

Inceputul activității a fost marcat de Organizarea unui centru de formarea cadrelor, la Breaza-Prahova, după care s'a trecut la organizarea a trei tabere de experiență, — care au dat rezultate excelente, — urmând ca din primăvara anului 1943, Munca Tineretului Român să-şi extindă activitatea pe întreaga țară.

In tabere, accentul a fost pus pe muncă, — elementul de bază al disciplinei şi avântului național — patriotic.

Pentrucă, aşa după cum a spus-o Mareşalul Conducător: *„Avem o țară frumoasă şi un țăran bun şi vrednic. El este însă sărac, pe un pământ*


Centrul Brea


Tinerii la lucru pe şantierul taberii Pucheni







Reichsarbeitsführer-ul Konstantin Hierl, însoţit de d. General Emil Pălăngeanu — comandantul organizaţiei „Munca Tineretului Român" — în vizită la Tabăra Puch[illegible]

man

roditor, fiindcă munca lui nu a fost bine organizată, nu a fost bine îndrumată". Şi Munca Tineretului Român are misiunea de a anula această insuficienţă dând alte orizonturi ţăranului român, care este muncitorul de bază şi rezervorul de unde ne-au venit cele mai numeroase şi mai valoroase elite, — fiind totodată luptătorul pe care se bizue dreptul şi dreptatea românească.

„Munca Tineretului R o m â n" e aşa dar şcoala muncii şi a spiritului luptător sau: *„O organizaţie în faza de pioneri, o înoire simplă şi curată, o faptă nouă care e menită să desăvârşească pregătirea tineretului*", după cum a definit-o Generalul Adjutant Emil Pălăngeanu, Comandantul M. T. R.-ului, atunci când a prezentat Suveranului pentru prima dată începuturile acestei Organizaţii.

Acţiunea de începere a Organizării a fost întreprinsă cu concursul unei misiuni germane, din Organizaţia similară „Reichsarbeitsdienst" — în şcoala dela Braunsweig, fiind formată prima serie de comandanţi M. T. R.

Pe plan tehnic, Munca Tineretului Român are un Comandament Central al cărui sediu e în Bucureşti, — ţara fiind împărţită în 11 regiuni, fiecare din ele înglobând un anumit număr de judeţe, ce variază după densitatea populaţiei.

Judeţele au, la rându-le, unu două grupuri, compuse din patru până la şapte companii fiecare, — fiecare cifră fiind în funcţie de numărul tine-rilor înglobaţi în Munca Tineretului Român.

In ceia ce priveşte activitatea tinerilor în tabere, aşa cum am preciza[t] mai sus, accentul este pus pe munc[ă] — căreia îi e rezervat jumătate di[n] timp, când se execută exclusiv mun[că] de folos obştesc, cum ar fi:

— Amenajări de drumuri
— Diriguirea cursurilor de apă
— Indiguiri
— Drenaje
— Insolidări de poduri
— Impăduriri etc.

Cea de a doua jumătate a zilei [e] rezervată educaţiei naţional-patrio[]tice, educaţiei fizice şi exerciţiilo[r] de disciplină.

Instructorii ce vor conduce activitatea tinerilor în companii ş[i] grupuri, sunt formaţi la Centrul de Pregătire a Cadrelo[r] dela Breaza.

Fiecare judeţ are 1—2 grupuri; fiecare grup 4—7 taber[e]

Tabăra este ocupată de [o] companie cu efectiv de 180 tineri

Activitatea organizaţiei „M. T. R." — atât de rodnică, curat[ă] şi bine făcătoare pentru poporul românesc — trebue să s[e] bucure de grija şi atenţia oricărui bun român. In frunte[a] acestei organizaţii se află generalul Emil Pălăngeanu, un om de mare valoare intelectuală ş[i] morală, un ostaş „dintr'o bucată", un brav al războiulu[i] trecut.

A. D.


Tinerii pe şantierul [illegible]

Tabăra Văleni—Prahova





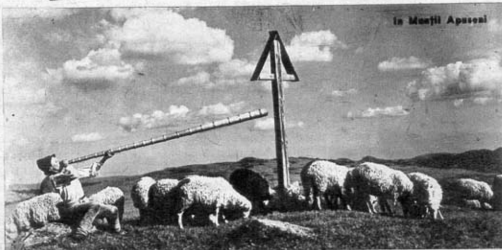
ŢARA NOASTRĂ



REGELE CAROL I şi
REGINA ELISABETA



REGINA MARIA



In Munţii Apuseni



Orăşel ardelenesc: Abrud



REGELE FERDINAND



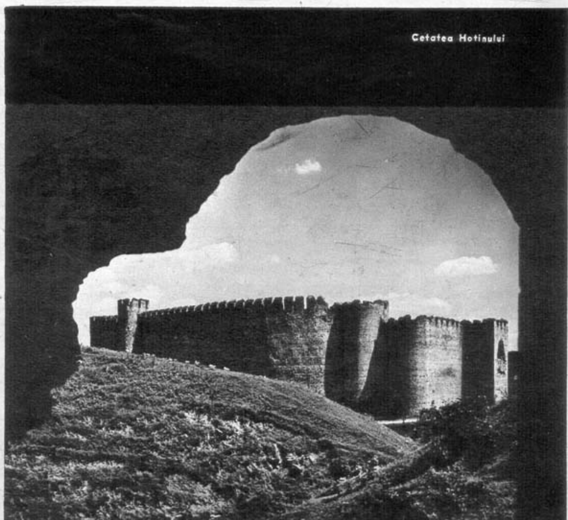
M. S. REGELE MIHAI I



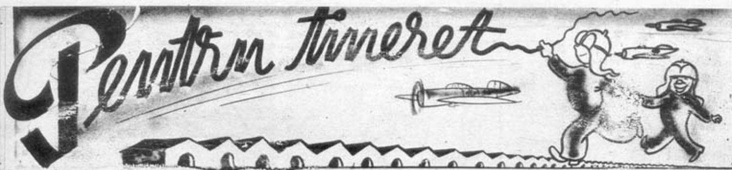
M. S. REGINA MAMĂ ELENA



ION ANTONESCU
orul Statului



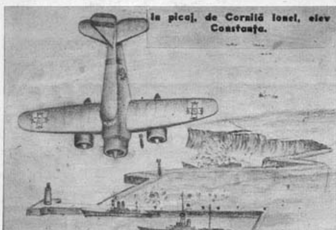
Cetatea Hotinului




Boppii atacând, de elevul Baiculescu A. cl. VI-a Lic. Com. N. Bălcescu, București

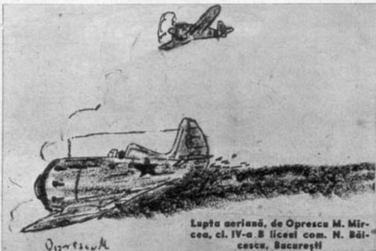

Lupta aeriană, de elevul Pieșa Gh. cl. IV-a secundară


Spre victorie, de elevul Alecsescu Matei, cl. III-a lic. Cantemir, București


În picaj, de Cornilă Ionel, elev Constanța.


Așa atacă distrugătorii noștri, de Nelu Scheianu, cl. VI-a liceul Caracal


I. A. R. în plină acțiune, de Lucian Cojocărceanu cl. I-a Liceul Ionită Asan, Caracal


Lupta aeriană, de Oprescu M. Mircea, cl. IV-a B liceul com. N. Bălcescu, București

BOMBE CU VENIN!..

I.

D-lui Tabacu care zice... aşa şi pe dincolo.

Ai făcut o constatare
Că mi-e „poarta" de vânzare
Şi că preţul ei nu-ţi place,
Recunosc: e scump... dar face!

Dem. Ben. Cârâc.

Aviatorului Păstorel

Instantaneu...

Pe bolta cea albastră şi senină
Când trece avionul motorin,
Nu lasă'n urmă miros de... ben-
[zină
Ci lasă un profund miros de...
[vin...

III.

Intoarcere din misiune...

L'au întrebat, ce cantitate plină
A consumat sburând peste duş-
[mani,
Iar Păstorel... (... uitase de...
[benzină)
A zis: —... Un butoiaş de...
[Drăgăşani!?...

IV.

Aviatorului epigramist Dem. Ben. Cârâc

Relativ la volumul său de epigrame...

Citind volumul tău de lung
[metraj
Am constatat a sorţii cruntă
[dramă,
Că eşti destul de tare... în picaj
Dar... eşti atât de slab în...
[epigramă!?...

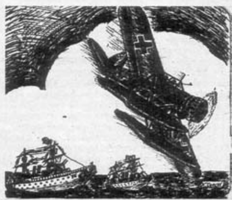
D. TABACU



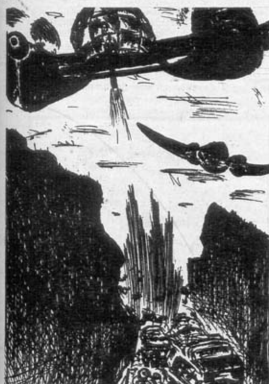
Lovitura în plin, de Ovidiu Ionescu-Buftea, student Academia Comercială, Bucureşti



Atacul cazematelor, de Filipovici S. Paşcani, elev.



Avioanele de recunoaştere, de Cercel Nicolae, cl. VII-a liceul Meşotă, Braşov



La strâmtoare... de Dumitrescu I. Marcu, cl. V-a liceul comercial Regele Mihai I Bucureşti



Aerodrom duşman sub bombe, de Alecsescu Matei cl. III-a lic. Cantemir, Bucureşti



Atacă infanteria şi aviaţia, de Ionaşcu Virgil, student an. I, Braşov

Construcţia şi înălţarea smeelor

de Cpt. George Părvulescu

CONSTRUCŢIA şi înălţarea smeelor pot fi numite aviaţia copiilor; fiindcă oferă mijlocul cel mai plăcut şi recreativ de a cunoaşte şi iubi sborul. Desigur că orice tânăr aeromodelist în tovărăşia colegilor lui, înainte de a trece la construcţia modelelor sburătoare, s'a jucat cu smeul.

Intr'adevăr este minunat de frumos, când într'o zi senină de primăvară, dintr'un colţişor de grădină adăpostit de vânt şi în bătaia soarelui, priveşti cum smeul se smuceşte şi vâjâie, fixat de un capăt al sforii şi apoi se ridică parcă cu iuţeala vântului spre norii albi îngrămădiţi în văzduh sau când plutind liniştit are aparenţa că este ţintuit în albastrul cerului; iar, rândunelele şi ciocârliile se apropie de această pasăre măiastră şi blândă, pentru a o întreba cu ce rost sboară în spaţiul lor aerian.

Această satisfacţie durează atât până când vântul, în mod răutăcios, îşi sporeşte pulsaţiile şi rafalele lui violente umflă smeul atât de puternic, încât acesta de frică se smuceşte şi evadează din captivitatea sforii, în care a fost ţinut până atunci. Apoi de aci încolo, smeul cade pradă vântului, până când este aruncat şi agăţat. Sfoara care altă dată se încurca de foarte multe ori, acum trece tocmai prin tufişuri şi obstacole, la cari nu se poate ajunge.

In sfârşit, după multă căutare, smeul este regăsit şi prins sfâşiat, fiind scos cu anevoie dintre ramurile pomilor. Cu un nou zel, începem refacerea smeului.

In ziua următoare, stând în banca clasei la şcoală, aşteptăm cu nespusă nerăbdare jocul, privind pe fereastră cum trec norii, iar în gând proectăm locul cel mai potrivit pentru ridicarea smeului şi când clopoţelul vesteşte terminarea ultimei ore de lecţie, atunci ieşim afară. Aruncăm, pentru câtva timp, la o parte ghiozdanul cu cărţi şi luăm smeul cu ghemul de sfoară şi plecăm.

Repede, am legat totul, am găsit direcţia vântului şi la cea dintâi adiere înălţăm smeul iarăşi în elementul său.

Amintirile cele mai frumoase se împletesc din întâmplările jocului cu smeul, deasupra cireşilor plini de flori albe, cu ramurile ca aripile porumbeilor, leagăn de basm şi visuri, din grădina copilăriei scumpe fiecăruia.

Şi acum, să începem cu descrierea construcţiei şi înălţarea smeelor.

Morală bolşevică!

„Tânărul roşu Witalin Abratian (14 „ani) denunţă autorităţilor pe pro„priul său tată, pe care-l acuză de „a fi ascultat emisiunile de radio „străine. In cursul procesului, Wita„lin Abratian declară că e conştient „de actul său de acuzare. Tatăl e „condamnat la moarte şi executat. „Fiul, ca o recompensă, este admis „în cea mai bună şcoală din Kuibit„cheff dându-i-se în plus dreptul „de a locui 3 luni, în cea mai con„fortabilă staţiune de vacanţă din „Urali".

(„Izvestia", oficiosul bolşevic).

SMEUL SĂGEATĂ

Cea mai simplă şi cunoscută formă de smeu este smeul săgeată. Figura 1 indică exact înfăţişarea lui. Capul smeului trebue să se găsească foarte aproape de vârful spetezei lungi, unde se face încrucişarea ei cu speteaza orientată transversal pe ea. Ambele capete ale spetezei transversale sunt legate cu o sfoară subţire dirijată spre cealaltă extremitate a spetezei lungi. Sfoara trebuie să fie strânsă, astfel încât speteaza dispusă transversal să fie îndoită ca un arc, ale cărui segmente faţă de linia mediană să fie perfect egale.

Dela vârful spetezei lungi aflată în capul smeului pleacă deasemeni o sfoară subţire spre speteaza aşezată în formă de arc, dar foarte aproape de speteaza lungă.

Smeul cu spetezele dispuse cruciş, ale căror capete sunt legate deopotrivă în ambele sensuri, nu se va putea susţine în aer în cele mai bune condiţiuni, ca în cazul primei aşezări; deoarece aripile nu vor fi suficient susţinute de vânt. La celălalt capăt al smeului se agaţă o coadă formată din sfoară şi bucăţele mici de hârtie răsucite şi înodate dealungul sforii, pentru a împiedica răsturnarea smeului şi deci a-i păstra echilibrul în aer.

Scheletul se îmbracă cu hârtie. Pentru smeele de mărime normală se întrebuinţează hârtia pergament sau de calc, iar pentru smeele de proporţii mai mari se utilizează hârtia de ambalaj.

Pentru lipit se recomandă coca din făină. Făina de secară, care se poate găsi mai uşor în vremurile actuale, se amestecă cu apă rece până se obţine un terci subţire şi apoi amestecând continuu, se încălzeşte până ce terciul devine sticlos.

Cea mai bună pensulă de lipit este un beţişor de lemn, având un capăt împrejurul căruia se înfăşoară o făşie de pânză lată de 3-5 cm., legată cu o aţă sau sfoară subţire.

Intre sfoara smeului şi smeu se află gura smeului, alcătuită din 2 braţe de sfoară, a căror origine pleacă din vârful şi mijlocul spetezei lungi a smeului. Ambele capete ale braţelor, ce formează gura smeului, sunt introduse în găurile respective pentru fixarea sforii. Cu cât tăria vântului este mai mare, cu atât mai mic trebue să fie braţul ce pleacă din vârful spetezei lungi.

Smeul este absolut necesar să fie construit simetric, adică proporţionat, căci altfel nu îşi va putea menţine echilibrul în sbor. Pus în cumpănă, trebueşte să aibă ambele părţi egal de grele. Atât sfoara cât şi coada smeului au respectiv tendinţa de atârnare.

Pentru coada smeului, de obicei, se întrebuinţează sfoară, la care se înoadă transversal beţişoare de lemn uşor.

SMEUL DREPTUNGHIULAR

Figura 2 de mai jos ilustrează smeul dreptunghiular. La acest smeu se aplică prin lipire spetezele pe hârtie şi după uscare este curbat la cap, legându-l cu o sfoară de cele 2 vârfuri ale spetezelor. Peste această sfoară se lipeşte o hârtie tăiată rotund. In timpul sborului, această hârtie vibrează şi de aceia se mai numeşte şi sbârnietoare sau vâjâietoare.

Gura smeului este formată din trei braţe de sfoară, din care primele două se leagă de vârfurile spetezelor din capul smeului; iar al 3-lea braţ pleacă dela locul de încrucişare al spetezelor, situat în centrul suprafeţei smeului.

SMEUL PĂTRAT

In figura 3 se arată cum se face construcţia smeului pătrat. Spetezele utilizate sunt lungi de 40 cm., late de 8 mm. şi groase de 4 mm.

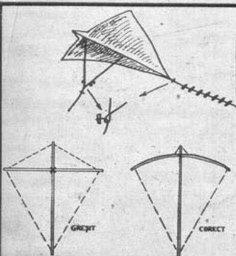


Fig. 1 — **Smeul săgeată**

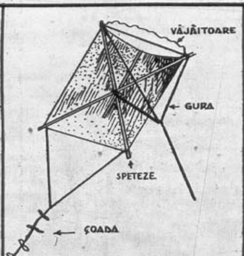


Fig. 2 — **Smeul dreptunghiular**

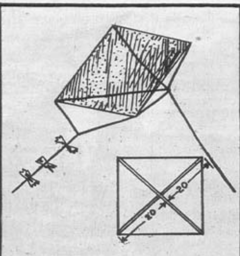
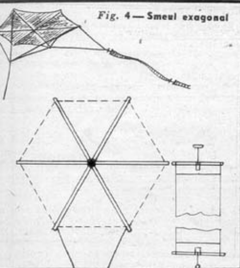


Fig. 3 — **Smeul pătrat**


Fig. 4 — Smeul exagonal

Se recomandă ca înainte de a fi lipite spetezele, hârtia din care se confecţionează învelişul smeului să fie îndoită la margini, în scopul de a le întări astfel rezistenţa.

Pentru construirea smeului se aşează spetezele în cruciş, fiind fixate la mijloc cu o ţintişoară şi apoi legate cu sfoară subţire.

SMEUL EXAGONAL

In figura 4 se vede smeul exagonal, care se construeşte din 3 speteze egal de lungi şi anume de câte 60 cm., iar celelalte 2 dimensiuni de câte 5 mm., formându-se o stea, ale cărei capete se leagă cu o sfoară subţire, iar încrucişarea dela centru se fixează prin câteva ţintişoare.

Gura smeului se compune din câte 2 rânduri de braţe bilaterale adunate, după cum indică chiar desenul respectiv.

Pentru coadă se întrebuinţează fâşii de hârtii, legate una de alta, fiecare având la ambele capete margini de speteze uşoare, prevăzute cu câte un inel de sfoară sau beţişor de lemn pentru prinsul sforicelelor de remorcare. In general, la confecţionatul panglicilor de hârtie, pentru cozile smeelor, se utilizează hârtia de ambalaj multicoloră. O asemenea coadă are un aspect mult mai frumos şi smeul se înalţă mai uşor, fiindcă şi rezistenţa pe care o întâmpină va fi foarte mică.

SMEUL MONO-CELULAR

In cazul când voim să construim smee, cari să se înalţe în condiţiuni mai bune şi cu cari se pot face diferite experienţe, atunci este recomandabil să încercăm talentul pentru construcţia unui smeu mono-celular simplu.

Figura 5 reprezintă un asemenea smeu, cum ar putea fi făcut în mod obişnuit.

Materialele necesare sunt următoarele:

a) 4 speteze $7 \times 7 \times 1000$ mm. lung.;

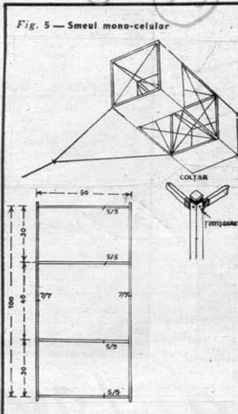
b) 16 speteze $5 \times 5 \times 500$ mm. lung.;

c) câteva ţintişoare de aproximativ 15 mm. lung. şi

d) un ghem mic de sfoară subţire de cânepă pentru îmbrăcămintea smeului.

Mai întâi se procedează la construcţia a 2 rame, luându-se pentru fiecare câte 2 speteze lungi şi 4 speteze scurte, după cum se indică în figura 5. Apoi, se unesc cele 2 rame prin 8 speteze scurte, obţinându-se o formă de cutie. Unirea spetezelor lungi cu cele transversale se face prin ţintişoare, care trec prin cele dintâi şi sunt înfipte în spetezele transversale, cari sunt mai subţiri.

Scheletul smeului astfel făcut este îmbrăcat cu o sfoară subţire de cânepă, după cum se arată în figura 5. Smeul va fi


Fig. 5 — Smeul mono-celular

legat cu sfoară în cruciş, pentru ca scheletul lui să devină rigid de tot.

După această operaţiune, se lucrează la învelirea cu hârtie a ramelor laterale, deasupra şi dedesubtul câmpului inelar al smeului, care întocmai ca o fereastră fără geamuri rămâne descoperit împreună cu capacul şi fundul smeului. La capul uneia din spectezele lungi se aplică gura smeului, după cum se înfăţişează în schiţă mai sus.

La construcţia unui asemenea smeu, trebueşte să se lucreze cu foarte multă exactitate; deoarece altfel va lipsi echilibrul necesar sborului. Merită să se construiască corect şi cu toată preciziunea; pentrucă în sbor vom putea observa, cu mândrie, cum smeul lucrat cu grije se înalţă mai uşor decât celelalte smee.

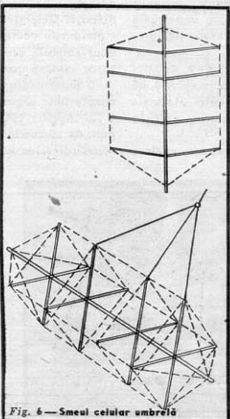
O coadă sau orice alte lesturi nu sunt necesare.

Schema unui alt tip de construcţie a acestui smeu este ilustrată în figura 6.

Scheletul smeului este format din 4 cruci de speteze dispuse etajat pe o baghetă lungă şi foarte rezistentă, în formă de umbrelă, având marginile constituite din sfoară întinsă la fiecare din capetele spetezelor. Spetezele celor 4 cruci alcătuesc diagonalele pătratelor, ale căror laturi sunt de sfoară. Aceste speteze trebuesc orientate puţin oblic spre înapoi, pentru a se putea întinde careurile, prin ţensiunea produsă de întinsul sforilor.

Invelişul este asemănător smeului mono-celular simplu.

Avantajul acestei construcţiuni constă în faptul că greutatea spetezelor este mai redusă, decât la confecţia smeului precedent.


Fig. 6 — Smeul celular umbrelă

SMEUL CELULAR CU ARIPIOARE Nr. 1

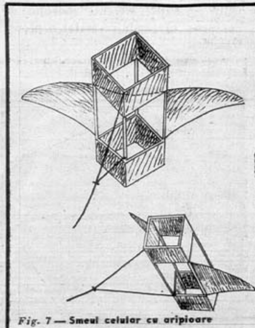
Din smeul mono-celular simplu se poate construi, fără prea multă osteneală, un smeu care se ridică mult mai uşor, dacă i se aplică lateral câte o aripioară. Un asemenea smeu este reprezentat în figura 7.

Montarea aripioarelor se face pe o baghetă lungă de aproximativ 1500— 2000 mm., astfel încât spre fiecare latură să iasă în afară câte un capăt de circa 400—600 mm. lungime. Dela capetele acestor baghete se întinde câte o sfoară spre colţurile de jos ale cutiei şi anume ale celor aflate dedesubtul ferestrei câmpului inelar al smeului, curbându-se întocmai ca la smeul săgeată.

Suprafeţele rezultate ale ambelor aripioare sunt învelite, cu excepţia părţei din interiorul celulei smeului. Fiecare aripioară laterală are aspectul unui smeu săgeată. Este necesar să se ia în seamă ca ambele aripioare, în parte, să fie egal de grele şi cu suprafeţe identice, iar acoperirea lor să fie deopotrivă de întinsă, pentrucă altfel aripile nu vor fi umflate de vânt la fel.

Un asemenea smeu construit cu o perfectă preciziune şi grije va surprinde prin capacitatea lui excepţională de înălţare.

Cu acest tip de smeu s'a izbutit de foarte multe ori să se realizeze adevărate sboruri de performanţă, în reţeaua de curenţi aerieni ai norilor *„Cumulus"*. Atunci, smeul se înalţă aproape la verticală deasupra punctului de ancorare, fără a se smuci tare de sfoară, începând să sboare


Fig. 7 — Smeul celular cu aripioare



Localităţile engleze bombardate în Aprilie 1941.



Bombardier inamic luminat de paraşute luminoase lansate de un avion amic.

Aviaţia de vânătoare

RĂZBOIUL aerian asupra teritoriului a atins maximum de desvoltare pe frontul occidental, iniţial prin formidabila ofensivă aeriană asupra Angliei din anul 1941, ulterior prin atacurile engleze asupra teritoriului vestic al Germaniei şi prin represaliile aviaţiei germane asupra unor importante centre din Anglia.

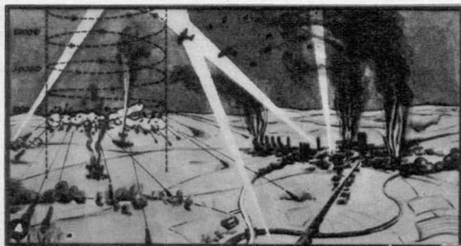
Această vastă experienţă a arătat că deşi alternanţa atacurilor de zi şi de noapte rămâne regulă, acţiunea de bombardament pe timpul nopţii capătă o importanţă din ce în ce mai mare, în special în atacurile profunde.

Marea eficacitate a apărării antiaeriene şi a aviaţiei de vânătoare pe timpul zilei a impus în primul rând, cu toate greutăţile inerente sborului de noapte, atacurile nocturne, căutându-se astfel o protecţie suplimentară în întuneric.

Aşa zisa luna de „Conventrizare" a oraşelor engleze în anul 1941 constituie una din formele cele mai ample ale bombardamentului de noapte. Astfel în cursul celor treizeci de nopţi ale lunei Aprilie 1941, au avut loc asupra Angliei două zeci şi trei de atacuri germane de tip „Conventry" executate fiecare cu câte 400 — 500 avioane. (Fig. No. 1).

Pentru a pune în încurcătură A. C. A. şi Vânătoarea, fiecare atac era eşalonat în timp şi executat pe grupe de câteva bombardiere venind din puncte şi la altitudini diferite. Obiectivele sunt indicate în fig. 1.

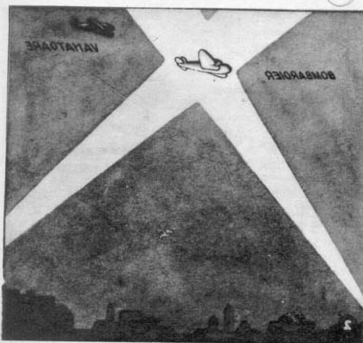
Raidurile nocturne executate în ultimul timp asupra unor anumite centre din Vestul Germaniei, cu numeroase avioane quadrimotoare de mare tonaj, se isbesc de o puternică apărare antiaeriană şi de o Vânătoare de noapte bine organizată în adâncime. In cele 25 zile dela 4—29 Aprilie 1942 având loc raidurile engleze ca răspuns la atacurile germane de „Conventrizare", pierderile bombardierelor au atins o medie zilnică de 11, ceeace



Pentru a evita ca bombardierele încărcate cu bombe să nu fie doborâte peste, oraş, un procedeu de apărare, folosit pe frontul de vest, pare a consista în a stabili în apropierea unui oraş „o zonă de foc de ne trecut" alimentată de puternice baterii de a. c. a. Aviaţia de vânătoare de noapte îşi ia asupra sa sarcina de a abate pe atacatorii aerieni către această „capcană aeriană".



Avionul de vânătoare de noapte „Bristol Beaufighter" distrugător.


Bombardier inamic prins în fascicolul proectoarelor şi urmărit de vânătoarea amică.

de noapte

dă o idee de eficacitatea atinsă de apărarea germană prin Artilerie A. A. şi Aviaţie de Vânătoare de noapte

Cu toată eficacitatea importantă a A. C. A., aviaţia de vânătoare de noapte s'a dovedit a fi cel mai periculos adversar al bombardierului de noapte.

Dar pentru a ne da seama de acest aspect al luptei aeriene, trebue să vedem ce problemă de luptă aeriană are de rezolvat avionul de vânătoare de noapte.

Distingem dela început două cazuri:

— Avionul inamic este luminat, dela pământ, de către proectoarele apărării antiaeriene; (Fig. Nr. 2).

— Avionul inamic sboară în întuneric căutând astfel protecţia sa sub acoperirea obscurităţii.

In primul caz, metoda de lucru necesită o mare cantitate de proectoare pentru a realiza o zonă luminată cât mai mare şi a împiedica astfel pe atacator să o ocolească şi să se sustragă atacului vânătoarei.

Avionul de vânătoare, alarmat la timp, trebue să se înalţe cât mai repede la altitudinea bombardierului şi aşteaptă sosirea inamicului.

Atacul se produce în momentul când avionul inamic este luminat de proectoare; vânătorul găsindu-se în întuneric, atacă prin surpriză, fără să fie văzut de bombardier. De cele mai multe ori doborîrea inamicului este sigură.

Această metodă de luptă este puţin economică şi în plus are marele inconvenient că elimină surprinderea. In zona luminată avioanele inamice sunt alarmate şi caută să se sustragă prin manevră, ieşind adese-ori din zona luminată.

In cazul al doilea, adică în cazul luptei în obscuritate se realizează surprinderea totală asupra adversarului.

Această metodă de luptă presupune însă descoperirea sau detectarea avionului inamic prin procedee speciale, apoi călăuzirea vânătorului până la întâlnirea cu inamicul. (Fig. Nr. 3).

Primele încercări şi procedee au folosit detectarea inamicului şi călăuzirea vânătorului prin mijloace instalate pe pământ, folosindu-se legătura radio pentru conlucrarea cu avionul de vânătoare.

Vânătoarea pe întuneric a căpătat o desvoltare importantă, odată cu adaptarea aparatului electromagnetic de detecţie pe bordul avioanelor de vânătoare.

Aparatul folosit ar fi de forma unui post de radioemisiune, pe unde ultra scurte; aceste unde au proprietatea de a fi reflectate ca şi undele sonore şi deci pot fi captate din nou de vânător, atunci când întâlnesc o massă metalică cum este aceea a avionului advers.

Vânătorul detectând astfel bombardierul, urmăreşte direcţiunea din care vine această specie de radio-ecran şi se apropie de obiectiv pe care îl va întâlni undeva pe drumul său, putând duce astfel proectilele „la domiciliu".

De aci nu mai este decât un pas în a realiza o sincronizare a ochirei şi dării focului armamentului la momentul oportun şi prin aceasta vânătorul de noapte auto-ghidat poate deveni cel mai de temut adversar al bombardierului.

Desigur că acest mare progres tehnic este în plină desvoltare, însă nu toate greutăţile au fost eliminate. Este de aşteptat ca adversarul să reacţioneze şi să caute a acoperi ecoul revelator.

Aceste două metode de luptă ale aviaţiei de vânătoare de noapte, expuse foarte sumar, au desigur numeroase variante şi mai ales o mare varietate de procedee în spaţiul aerian.

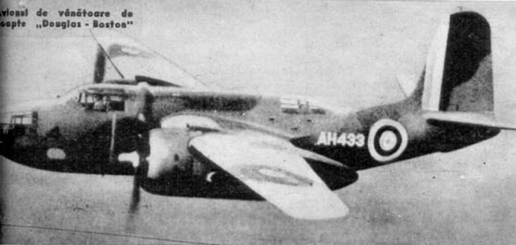
Tocmai varietatea acestor procedee ţine pe agresorul aerian în cea mai mare tensiune nervoasă.

In plus o strânsă colaborare între vânătorul de noapte şi artileria antiaeriană pot creia adesea adevărate „capcane" pentru bombardierii inamici, aşa cum se arată în figura Nr. 4.

In această luptă, avionul de vânătoare de noapte s'a specializat, ajungându-se la anumite tipuri cunoscute:

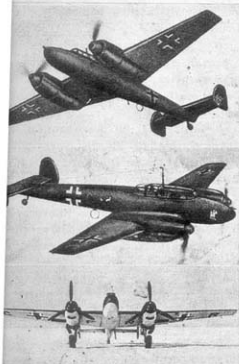
— Bristol „Beaufighter"; (Fig. Nr. 5).

— Douglas „Boston" la englezi. (Fig. Nr. 6).



vionul de vânătoare de noapte „Douglas - Boston"







Messerschmidt 110

Avionul de luptă „Boeing Fortress I".

— Messerschmidt 110 la germani, bimotor, adevărat distrugător nocturn cu calităţi incontestabile. (Fig. Nr. 7).

Cele trei raiduri nocturne asupra centrului Rostok (Aprilie 1942) au costat pe englezi, 130 avioane, doborâte în 3 zile.

Forma generală la care pare că a ajuns avionul de vânătoare de noapte modern, denumit de germani „Zerstörer" este aceea a unui bimotor, puternic armat cu tunuri şi mitraliere ducând la bord 2—3 oameni şi dispunând de aparate perfecţionate de detecţie electromagnetică.

In plus distrugătorul nocturn german M. 110 pare a fi prevăzut cu motoare Diesel Junkers pentru a elimina interacţiunea magnetourilor asupra detectorilor de bord.

Strategia raidurilor nocturne masive, punând în linie în aceeaş noapte mai mult de 1000 de avioane asupra aceluiaş obiectiv, reclamă o execuţie cronometrică riguroasă.

Pentru a evita ciocnirile între avioane şi a asigura o cadenţă precisă (de exemplu un avion la 10 secunde) s'a recurs la cunoscuta formaţie „în lanţ".

Pentru a evita cât mai mult A. C. A. inamică, formaţia de bombardament este constituită în două sau mai multe lanţuri la altitudini diferite, defilând simultan deasupra obiectivului.

Această tactică, oarecum rigidă şi mecanică, creiază bune condiţiuni de luptă aviaţiei de vânătoare de noapte, cărora trebue să le facă faţa mitralierele şi tunuleţele quadriple ale fortăreţelor volante. (Fig. 8 şi 9).



Hidroavion de bombardament patrumotor.

Faţă de marile posibilităţi şi de libertatea de acţiune a bombardamentului aerian nocturn reclamând numeroase avioane speciale şi un personal foarte calificat, trebue să stea permanent de veghe, mereu în aşteptare.

O tactică suplă şi manevrieră a aviaţiei de vânătoare de noapte trebue să caute mereu surprinderea adversarului şi distrugerea lui într'un timp extrem de scurt.

Succesul acestei arme defensive este bazat mai ales pe o largă colaborare cu A. C. A. cu care se completează formând un sistem de apărare complet.

Astfel şi în acest domeniu, lupta aeriană este o întrecere între inteligenţă, tehnicitate şi temeritate.

Lt. Colonel BUNGESCU ION



Avionul „Condor", construit de Uzinele Focke Wulf, [illegible]

Avionul „Condor" Focke-Wulf, patrumotor.

319

Vocabularul aviatorilor

de DEM. BEN. CĂRĂC versificat,
şi de GION animat



DUBARA

Cuvântu-acesta cunoscut şi căutat,
Mai ales pe-aerodroame, când se lasă cu plouat.
Are înţelesul clasic, de dublare, dublă chiar,
Ce când vrei mai nici odată, nu-ţi apare în orar.
Dubaraua dela table, salvatoare foarte-ades,
Are un capriciu, viciu, ce e chiar de ne'nţeles.
Unii spun că-acest capriciu deslegarea-o are'n zar
Care e din os şi de-aia..., cum ar fi doar foarte rar.
S'a văzut mână stăpână ca să facă ce vrea ea.
Recomand când ai o mână ce mereu dă dubara,
Să n'o laşi să joace table, că dai sigur de belea.



DUREREA

Nu ştiu dacă filologii cercetând acest cuvânt
Au făcut vre-o legătură între oameni şi mormânt.
Eu socot, durerea-şi are nesfârşitul ei isvor,
Precum îmi spunea bunica „în al flacărei amor".
Că-i durere şi de-aceea ce te roade la ficaţi
De îţi vine să-ţi iei câmpii şi te rogi s'o aibă alţi,
Bine înţeles că este, căci durerea vezi mata,
Nu-i un „dolce farniente", ci cu totul altceva.
Cine vrea ca s'o cunoască, vreau să-l doară o măsea.

ECHIPAJ



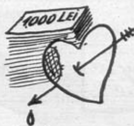
Echipaj, cuvântu-acesta de-i privit dela distanţă,
Ar părea în prima clipă, că e făr'de importanţă.
Căci din punct etimologic, cred că-l ştie şi-un copil,
El înseamnă personalul ce serveşte un „MOBIL"
Pentru aviaţie însă, echipaju-i un simbol
Ce-a jucat întotdeauna cel mai lăudabil rol.
In adânc cu zări albastre, prin furtună sau prin foc,
Intr'o luptă la'nălţime, sau la sol, în orice loc,
Echipajul e frăţia care prinde'n legământ,
Pe aceia care sboară, spre victorie, ori mormânt.
Vorba este prea săracă, şi nu poate să redea
Ceeace'nseamnă o frăţie, pentru acei ce vor lupta.
Echipajul e sudura care face să trăiască
Flacăra neştinsă-a Ţării, vitejia strămoşească.
E sudura între suflet, om, isbândă şi putere,
Ce oricând în faţa morţii, n'or să deie'ngenunchere.
Echipajul fie-ori-care „BOPI", „I. A. R.", „BOMBARDAMENT",
Pretutindeni îşi trăieşte dorul vieţii vehement.
Numele sau firmamentul dela şef, bine'nţeles,
Este-acel ce-i face fala, cu porecla mai ales.
Despre-acestea însă toate, vom vorbi la timpul lor,
La capitolul „PORECLA", deci răbdare, Domnilor.



ECHIPAMENT

Termen militar ce'nseamnă haine de'mbrăcat, veşminte,
Unii spun că-echipamentul e compus din cinci cuvinte.
Zic cuvinte nu obiecte, fiindcă-i greu de definit,
C'am cum s'ar numi obiectul, ce îl poartă un trăznit.
Un savant a spus odată într'un studiu de amploare,
Că'ntre haină şi-om există o perfectă confundare.
Dac'ar fi să nu-mi iau seama, şi-aşi vorbi pe rând în parte,
Despre cum se'mbracă omul, sigur că aşi scrie-o carte.
Ţiu să se reţie însă, că echipamentul are,
Cu acela care-l poartă, o perfectă-asemănare.
Cât priveşte-echipamentul, cel de sbor la-aviatori,
Este cela către care au râvnit de-atâtea ori,
Toţi elevii de prin şcoală, iară când l-au posedat,
N'au lăsat să treacă-o clipă şi cu el s'au şi pozat.

EFEMER



Cine nu ştie sau n'a auzit vre-odată,
C'am ce'nseamnă acest termen, într'o viaţă sbuciumată.
Efemer ar fi de-exemplu, banul, solda şi iubirea,
Efemer e şi viaţa, lacrima şi fericirea.
Faţă de eternitate, toate sigur n'au putere,
Şi se'nscriu cu umilinţă, ca să fie efemere.
Singura ce face excepţie din această Amorţire,
Şi-şi sculptează-aureola în a pietrei nemurire,
Este gloria, e fapta, ce rămâne sfânt isvor,
Pentru-acei ce au să vie din vlăstarul unui popor.
Gloria, doară aceasta e simbolul nemurirei,
Efemerul e o umbră pe cărarea'nfăptuirei.



ELEFANT

Nu vorbesc de elefantul pachidermic tropical,
Nici de elefantul care e dresat ca şi un cal,
Ci de elefantul care se'ntâlneşte foarte-ades,
Ori şi unde, pe-orice stradă şi'n localuri mai ales.
Elefantul deci se chiamă, o fiinţă liniştită,
Care mai întotdeauna trebuieşte păcălită.
Şi cum păcăleala are câte-o victimă fireşte,
Păcălitul e acela, care ori şi când plăteşte.
Este însă-o lege sfântă, specială la posnaşi,
Şi anume: nu e şmecher, car'să n'aibă câte-un naş.
Cu-alte vorbe, omenirea se compune din partanţi.
Care cel puţin odată au să fie elefanţi.
Legea-aceasta pe cât pare, cu un fond adevărat,
E creiată de-unul care ci c'ar fi foarte'ncercat.
Noi ne facem datoria, anunţându-i doar prezenţa,
Cei ce nu vor să ne creadă, rog să-i facă-experienţa.

(Va urma)



Glume Aerodinamice

de A. Petrescu '43



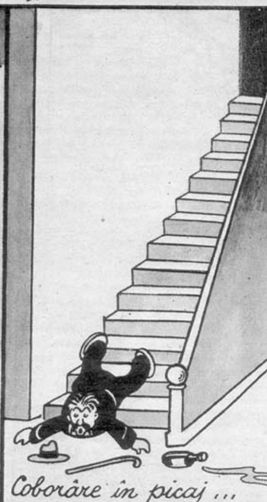
Antiaeriana in familie...



Cum se decolează în U.R.S.S...



- De ce i-ai pus parașută?
- Știi... s'ar putea să cadă din pat!..



Coborâre în picaj...

Informațiuni

Opiniuni anglo-americane. Criticul militar englez *Liddel Hart* scrie în *Daily Mail:*
„Situația pe frontul de Est este transformată. Optimismul manifestat de „Anglia acum câteva săptămâni s'a „prăbușit lăsând locul unei imense „decepțiuni, Nouri plumburii acoperă „din nou cerul aliaților".

Referindu-se la frontul de Est, *Times* scrie:
„Nu servește la nimic de a ne ascunde „decepțiunea".

La rândul ei „*New Chronicle*" publică, sub semnătura lui „*Cummings*" următoarele:
„Evenimentele dela Est sunt critice. „Contra atacul german — la care nu „se aștepta nimeni — a consternat pe „experții militari aliați. La Londra și „in Statele-Unite, domnește buimă„ceala pentru că s'a crezut cu tărie că „tăvălugul-compresor rus nu va putea „fi niciodată oprit...".

Corespondentul din Moscova al ziarului *Daily Mail, Negely Farson* insistă în acești termeni:
„Vreau să rog pe cititorii mei să as„culte însfârșit adevărul: rezervele în „oameni ale Sovietelor nu sunt inepu„isabile. Mobilizarea totală a Germaniei „— chiar a întregei Europe — a avut „drept urmare de a opune Rusiei un „adversar mai puternic și mai nume„ros. Milioanele de soldați pe care „Stalin i-a mobilizat nu pot fi reim„prospătați în permanență. Pierderile „pe cari armatele roșii le-au suferit „— în aceste ultime luni — sunt în„spăimântătoare".

Intr'o declarație făcută unui reprezentant al ziarului *Daily Express,* ambasadorul sovietelor la Washington, *Litvinov* spune:
„Germania nu poate să fie bătută dacă „Statele-Unite și Anglia nu creiază un „front în Europa occidentală...".

In legătură cu activitatea submarinelor germane, japoneze și italiene fostul prezident american *Hoover* scrie:
„Pentruce mobilizăm milioane de sol„dați, dacă nu avem cu ce să-i trans„portăm pe principalele teatre de ope„rațiuni? Pentruce să fabricăm atâtea „munițiuni dacă nu putem să le tri„mitem trupelor noastre?"

*

*

Atragem atenția din nou tuturor persoanelor care ne trimit desene spre pu-

Înaintea Plevnei 3 Sept. 77

Alecule Dragă!
Eu sunt în viață; de cât sunt bolnav de răceală
Iorgu e bolnav în Spitalul din Turnu, în noaptea de 29-30
am avut luptă de avant-post cu Turcii am scăpat sănătos
în ziua de 30 din Comp. de la mine am avut 1 rănit; Valter a
căzut mort vrând să pună drapelul pe fortul Turcesc, au murit
Ulman cel mic Sublt., Maior Șonțu, mulți alți care nu-i știi, mi
se pare că și Lt. Boteanu fiul lui Alexe Boteanu ... am
ieșit din Avant posturi unde am stat 6 zile în ploaie; glo-
anțele Turcești și obuzele pică cu nemiluita dar mi se pare
că de voi fi ca până acum apoi scap de ele ...
am observat că e mai bine a nu te teme de
ele rău, nu te nimeresc, în fine voia lui Dumnezeu
al tău frate iubit P. Mo[illegible]



CARTA DE POSTA.



D-lui Alessandru Moroz[illegible]
Strada Filaretu
Bucuresti

BUCURESTI
TURNU-M

OBSERVAȚII PENTRU INTREBUINȚAREA CARȚILOR DE POSTA.

1. Cărțile de Postă se vîndă particularilor la toate biurourile telegrafo-postale pe valoarea lor nominală.
2. Pe fația Cărții nu este permis a se scri decât numai adressa, ear dosul este reservat pentru correspondență.
3. Adressa urmează a fi scrisă exactă și lămurită și pe cât possibil complectă.
4. Nu se platesce nimică aducătorului.
5. Cărțile de Postă se potă recomanda ca și scrisorile plătinduse *dreptul de înregistrare.*

ACUM CA ȘI ATUNCI!

Redăm alăturat în facsimil, o carte poștală care reprezintă un strălucit document al permanenței eroismului românesc.

Și acum, ca și atunci, ostașul român nu-și desminte nici însușirile de brav luptător și nici eroismul.

Cartea poștală face parte din colecția D-lui Ing. Fl. Dem. Baldovin.

„ARIPI ROMANEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: Intreprinderi, fabrici, Instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 360 anual. Un exemplar lei 15.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9. Inmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com București. — Tipărită în ziua de 10 V-943.

Taxa poștală plătită în numerar conform aprobării Nr. 235920/1943 a Direcției Generale P. T. T.

NOTE LITERARE

Pentru cititorii revistei noastre, sburători şi nesburători, dar îndrăgiţi de azur şi de avântatele aripi ale vrednicei noastre aviaţii, vom începe cu acest număr, prezentarea în cadrul coloanei de faţă, a tuturor cărţilor literare care apar în vitrinele librăriilor.

Departe de a socoti aceste note ca un îndreptar literar, vom fi bucuroşi dacă prin ele, vom izbuti să informăm pe cititorii noştri asupra noutăţilor literare ale zilei şi — pe cât ne va permite spaţiul — asupra valorii estetice a acestor noutăţi.

✱ **In editura „Socec"** domnul Octav Şuluţiu, cunoscutul critic literar şi autorul romanului de aprinse discuţii literare „Ambigen", apărut acum câţiva ani, a făcut să apară romanul „Mântuire".

Incă nu suntem în posesia lui. După ce îl vom citi, vom reveni amplu.

✱ **Editura „Cartea Românească"** tipăreşte şi versuri. Lucru rar. De sub teascurile acestei edituri a eşit, într'o elegantă prezentare grafică, volumul de versuri „Vatra magilor" semnat de poetul Teodor Scarlat. Această carte rotunjeşte opera unui poet de hotărit talent.

✱ **La „Cugetarea"**, în seria ediţiilor definitive, au apărut romanele domnului Cezar Petrescu: „Baletul mecanic" şi „Luceafărul" primul din trilogia „Vieţii lui Eminescu" scrisă de acest mare prozator al timpului nostru.

✱ **Domnul Dan Petraşincu** tânărul prozator care îngrijeşte pagina literară a ziarului „Viaţa" semnează un roman de dragoste: „Cora şi dragostea", apărut în editura „Contemporană". Noua carte a domnului Petraşincu marchează o etapă interesantă în evoluţia scrisului domniei-sale.

✱ **Domnul C. Coravu**, autorul romanului „Crucea de fier" apărut în iarna trecută, a scos o nouă carte intitulată „Foc pe vatra aşteptărilor".

In noua domniei sale lucrare, autorul strânge un mănunchiu de reportaje şi schiţe aviatice, apărute în mare parte, în diferitele reviste de specialitate.

✱ **„Poeme pentru cruciaţi"** se intitulează un elegant volum de versuri semnat de ziaristul Al. Gregorian, care se dovedeşte a fi şi un poet de serioase resurse. Cartea, în întregul ei, constitue un înflăcărat imn adus, cu talent şi pricepere, eroismului românesc care se avântă nestăvilit spre Est.

✱ **Doamna Alice Gabrielescu** a tipărit în editura „Socec" noul d-sale roman „Secretul profesional". Cu o organizare tehnică bine pusă la punct, cu un subiect amplu şi cu o desfăşurare analitică remarcabilă, noul roman al doamnei Gabrielescu constitue o lectură care destinde şi din care putem trage folositoare învăţăminte.

✱ **Revista „Basarabia Literară"** care apare sub orânduirea redacţională a poetului Teodor Al. Munteanu, este la ora actuală, cel mai bun săptămânal literar dela noi. Ministerul Propagandei Naţionale face, la această revistă, operă într'adevăr românească. Trebue spus acest lucru.

✱ **Din noianul de traduceri** cari au năpădit piaţa literară de Paşti, 80% sunt sub orice nivel literar românesc. Se menţin elevate traducerile domnului Jul. Giurgea.

✱ **„Poeme de pe front"**, volumul de versuri semnat de d. Virgil Carianopol şi apărut în editura „Bucur Ciobanul", se bucură de un meritat succes de critică şi librărie.

✱

Vremurile sbuciumate pe care le trăim şi lupta ce ducem pentru asigurarea viitorului Patriei şi credinţei noastre cer tineretului o pregătire hotărîtă, care trebueşte din vreme luată în consideraţie. Tineretul tuturor neamurilor ia parte cu spirit viu la efortul colectiv pentru triumful cauzei lor şi nu osteneşte să se cultive în toate ramurile vieţii moderne.

Tineretului român, şcolar şi universitar, i se înlesneşte acum un câmp nou de manifestare, acel al aviaţiei, în care înaintaşii lui au făurit nepieritoare exemple de creaţie şi de spirit eroic.

Este vădit faptul că tânărul nostru se ocupă cu mult entuziasm de aviaţie şi sunt numeroşi cei care se ocupă cu pasiune de aeromodelism şi năzuesc spre sborul fără motor şi spre sborul cu motor sau se îndeletnicesc iscodind problemele tehnice ale acestui domeniu.

Pentru o mai bună organizare a acestor preocupări, pentru stimularea spiritului aviatic în rândurile tineretului şi mai ales pentru punerea la îndemâna tineretului a mijloacelor materiale şi technice necesare unei bune desvoltări, SUBSECRETARIATUL DE STAT AL AERULUI a înfiinţat Comandamentul „TINERETULUI AVIATIC ROMÂN" — T. A. R. — acţionând în cadrul activităţilor Direcţiei Aviaţiei Comerciale.

T. A. R. este instituţia de *îndrumare tehnică şi educativă* aviatică pe tot cuprinsul ţării. Ea lucrează în strânsă legătură cu Ministerul Culturii Naţionale, astfel că dela serviciile sale se pot obţine de către elevii şi profesorii care se ocupă de aviaţie, orice informaţiuni în legătură cu aeromodelismul, sborul fără motor, sborul cu motor şi orice alte chestiuni tehnice şi materiale în legătură cu aviaţia.

Adresa Comandamentului TINERETULUI AVIATIC ROMÂN — T. A. R. — str. Ion Ghica Nr. 5, Bucureşti, etajul IV.

CURIOZITĂŢI

■ Desen de acum 20.000 ani. Secretarul Asociaţiei spaniole pentru antropologie a descoperit cu ocazia călătoriilor sale de cercetare în regiunea satului Reguerilla, la 70 km. de capitală, într'o g r o t ă desene pe stânci, care datează de aproximativ 20.000 ani. Desenele reprezintă lupi, bivoli, elefanţi şi reni. Renul, care astăzi se găseşte numai în tundre şi în Nord, trebuie să fi trăit odinioară şi în Spania. S'au făcut săpături în această regiune, găsindu-se în alt sat apropiat desene asemănătoare, tot de acum 20.000 ani. Pe baza descoperirilor făcute, Comisariatul general pentru ştiinţa arheologică a luat măsurile necesare pentru cercetarea amănunţită a întregei regiuni, până în prezent complet necunoscută ştiinţei.

■ Vitamina B în contra albirii părului. Asupra influenţării albirii părului prin alimente a făcut cercetări profesorul Lanczos, care a constatat că lipsa de vitamină B provoacă albirea penelor găinilor. Hrana bogată în vitamină B readuce vechile culori. Experienţe terapeutice la oameni, care au albit din cauza condiţiunilor alimentare proaste (de pildă în închisoare) au dus la recolorarea părului după folosirea preparatelor de drojdie în doze mari.

■ Un măr preistoric. In Germania de Vest s'a găsit într'un strat de rocă datând din epoca de piatră (acum 5000 de ani) un mic măr carbonificat, cu un diametru de numai 14 mm. Botanistul dr. K. Bertsch din Ravensburg a putut constata că este cel mai vechi măr cunoscut în istoria omenirii. Din încrucişarea acestor mere sălbatece mici cu altele mai mari s'au născut pe pământul Germaniei cele mai vechi mere care au apărut la sfârşitul epocii de piatră. Aceste mere au vârsta de 4000 ani, şi s'au găsit deasemenea în Suedia.

■ Se va înfiinţa o linie aeriană Boston — Londra — Moscova? Se anunţă din Lisabona că „Airlines Company" din Washington a cerut dela Comisiunea pentru aeronautica civilă din Washington permisiunea pentru înfiinţarea unei linii aeriene peste Oceanul Atlantic de Nord. Linia va trece prin Boston—Londra—Moscova şi alte staţiuni din Europa de Nord. Linia are o distanţă de 5000 mile, pe care societatea vrea să o parcurgă în 18 ore. Desigur că aceasta este numai o dorinţă, care nu poate fi împlinită într'un interval apropiat. Cu toate că acest proiect ar fi realizabil în timp de pace, astăzi însă este imposibil, fapt recunoscut de majoritatea americanilor, mai cu seamă că lipsa de carburant care se resimte pretutindeni cere restrângerea chiar a traficului aeronautic existent.

■ Chimia formează economia şi cultura. In istoriile culturale obişnuite, technica nu ocupă locul pe care îl merită, iar chimia este cel mai puţin apreciată. Plecând dela această constatare, R. Winderlich şi-a propus în cartea sa „Chimia formează economia şi cultura" să prezinte pe baza unui bogat material însemnătatea chimiei—şi a technicei în genere. El arată cât de greşită este afirmaţia că technica a adus desigur oarecari progrese în civilizaţie, dar că n'a avut nici o influenţă asupra culturii.

■ Arheologii germani descoperă o celebră biserică din antichitate. Filiala Institutului arheologic german din Istanbul a terminat săpăturile începute în anul 1939, cu descoperirea uneia dintre cele mai celebre biserici ale antichităţii, Martirionul Sfintei Euphenia. Este una dintre cele mai ciudate construcţii de biserică din secolul al 5-lea, o clădire centrală hexagonală cu un diametru de 20 metri, posedând 14 fresce bine păstrate din secolul al 9-lea, dintr'o epocă în care nu exista încă un alt fel de pictură la Istanbul. Aceste opere de artă constituesc o preţioasă sursă de îmbogăţire a cunoştinţelor despre arta bizantină. Tipul hexagonului acestei biserici este de asemenea o descoperire nouă, căci la Istanbul nu există o altă biserică bizantină cu un astfel de fundament.

■ Cauciuc din tendoanele animalelor. Un danez din Nykoebing pe insula Falster face de doi ani experienţe cu scopul obţinerii unui cauciuc din tendoanele animalelor. El a fiert tendoanele, le-a tăiat în bucăţi mici, le-a colorat, le-a amestecat, le-a presat etc. Insfârşit a reuşit să producă din acest cauciuc o minge care aruncată la pământ sare la înălţimea de 2½ metri.

INFORMAŢIUNI ADMINISTRATIVE

— Pentru particulari şi biblioteci şcolare, elevi, studenţi, personalul din aeronautica militară şi civilă; ofiţerii, subofiţerii şi trupa din toate armele, revista noastră a fixat abonamentul anual la . . . lei 360 începând dela 1 Noembrie 1942.

● Preţul unui exemplar a fost fixat la . . . lei 15

● Domnii abonaţi care doresc să-şi achite abonamentul, o pot face, trimiţând suma pe adresa administraţiei revistei, în str. Sărindar Nr. 9 Et. I Bucureşti.

● Domnii abonaţi care nu primesc revista, deşi au plătit abonamentul, sunt rugaţi să anunţe administraţia revistei printr'o c. p., sau telefonic la Nr. 3.45.28.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonaţi trebue semnalate administraţiei revistei, pentru ca domnii abonaţi să primească la timp exemplarele apărute.

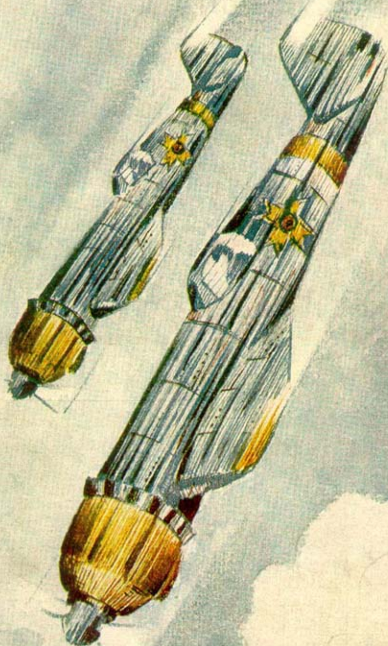
● Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise, contra ramburs, la cererea celor interesaţi.

● Toţi domnii abonaţi la revista „Magazin Aeronautic" vor primi în continuare revista *„Aripi Româneşti"* până la expirarea termenelor făcute, în preţul acelor abonamente.

ARIPI ROMÂNEȘTI







LEI 15

BOPPII IN PICAJ
(desen de S.-lt. av. Costin Georgescu)